

[1981 ஏப்ரல் 27]

இணைப்பு I

[231 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் 1981-82

ஆண்டுக்கான கொள்கை குறிப்பு.

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து பற்றி 1980-81 ஆம் ஆண்டு ஆய்வுரை பேரவையில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

2. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், ஆகிய சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் ஒழுங்கு முறைப்படுத்துவதற்கான சட்டமாகும். இச்சட்டம், மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கட்டுப்படுத்துதல், ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துதல், பிறருக்கு ஏற்படும் இடர்ப்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து சுட்டுறுதி செய்தல் ஆகியவற்றுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தந்து, அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வதும் இதன் குறிக்கோளாகும்.

3. பொதுமக்களுக்கு வசதி எனக் கருதப்படும் வழித்தடங்களில் பயணிப்பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்காகப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் இசைவுச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. சரக்கு பேருந்துகளுக்கும், வாடகைச் சீருந்துகளுக்கும் (Motor Cabs) அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், அவர்கள் ஓட்டும் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துதல், சரக்கு வண்டிகளில் ஏற்றும் பளுவை ஒழுங்குப்படுத்துதல், பயணி பேருந்துகளில் இருக்கைகள், இடைவெளி ஆகியவற்றை வசதியாக அமைத்தல், ஏற்றிச் செல்லும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் காலமுறைப்படி முழுமையாகத் தணிக்கையிடல் ஆகியவற்றின் மூலம் பொதுமக்களுக்குப் பாதுகாப்பும் வசதியும் செய்யப்படுகிறது.

4. மோட்டார் வண்டியின் மீதான வரியை வசூல் செய்வதும் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். போக்குவரத்து வண்டிகளின் மீதான வரி, போக்குவரத்துத் துறையால் நேரடியாக வசூல் செய்யப்படுகிறது. 1978 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரியைச் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கியின்

1981 ஏப்ரல் 27]

கிளைகள் மூலம் வசூலிக்க அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம், இம்மாநிலத்திலுள்ள ஏனைய மாவட்ட தலைமையிடங்களுக்கும் முக்கிய நகரங்களுக்கும் விரிவுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரியை இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி மற்றும் இந்திய வங்கி ஆகியவற்றின் 274 கிளைகள் தற்போது வசூலிக்கின்றன.

5. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், வரி விதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைக்கவும் பயணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகள் அல்லது இவ்விரு வகை வண்டிகளின் மீதான பல்வகை வரிகளை ஒருங்கிணைக்கவும் செய்யப்பட்டதாகும்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. நிறைவேற்றப்பட்ட 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலைமை சீரடைந்துள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி, புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

சென்னையைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது, மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக் கவனிப்பதோடு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் ஓரளவு நீதித்தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித்து வந்தனர். அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு நோடியாக அதிகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு, குறிப்பாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவாக உள்ள கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் தேவை குறித்து அதிக அளவுக்கு நோடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது.

போக்குவரத்துத் தொடர்பற்ற, வெகு தொலைவிலுள்ள மலைப்பகுதிகளுக்குப் போக்குவரத்து வசதியளிப்பதற்காக அப்பகுதிகளில் ஜீப் வகை சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்த ஜீப் வகை பேருந்துகளுக்கு 25 சதவீத வரிச்சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. அதைப் போலவே நீலகிரி மாவட்டத்தில் போக்குவரத்து வசதியற்ற பகுதிகளிலும், இராமேசுவரம் தீவிலும் சிறு

[1981 ஏப்ரல் 27]

சக்ர பீடம் (Short Wheel Base) அமைந்த சிறிய பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்தப் பேருந்துகளுக்குச் சலுகை வீதத்தில் இருக்கை ஒன்றுக்கு காலாண்டிற்கு, மேல் வரிக் கட்டணத்தையும் சேர்த்து ரூபாய் 50 வீதம் வரி விதிக்கப்படுகிறது. கிராமப் பகுதிகளில் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும்பொருட்டு, அண்மையில் சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. அவற்றின் விவரம் வருமாறு :—

மாவட்டம்.

வழித்தடங்களின்
எண்ணிக்கை.

(1)	(2)
சென்னை மாநகர்	10
மதுரை	4
கோயம்புத்தூர்	3
தருமபுரி	7
தஞ்சாவூர்	4
நீலகிரி	19
வட ஆற்காடு	8
இராமேஸ்வரம் தீவு	2
சேலம்	2
திருநெல்வேலி	4
திருச்சிராப்பள்ளி	2

புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவைத் தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டு பிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயல்படுத்துவதில் முன்னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப்பெறாத மக்களுக்கும் அதிக அளவில் பேர்க்கு வரத்து வசதிகளை நடப்பு ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி, வரிச் சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பேருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்டச் சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 16 கி.மீ. அல்லது வழித்தட நீளத்தில் 25 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத்

1981 ஏப்ரல் 27]

தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக்கூடாது. தற்போது, மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே ரூபாய் 50 என்ற சலுகை வரி வீதத்தைப் பெறத் தகுதியுடையவையாகும்.

போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமைகளையும் அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஒரு தனிப்பட்ட உரிமையாளருக்கு பத்துப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேல் வழங்கக்கூடாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் செல்லாதென்று உயர்நீதி மன்றம் 7—7—1978 ஆம் நாள்ன்று தீர்ப்பளித்துள்ளது. உச்ச நீதிமன்றத்தில் மேல் முறையிடு செய்து கொள்ளவும், புதிய சட்டம் இயற்றவும் அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது.

பயணிப் பேருந்து வண்டிகளுக்குரிய பயணக் கட்டணப் பட்டியலுக்குப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டும். இக்கட்டண வீதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு பொது மக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறையீடுகளைக் கருத்தில் கொண்ட பிறகு அரசு உயர் அளவு கட்டண வீதங்களை நிர்ணயிக்கிறது. பயணிப் பேருந்துகளுக்குரிய உயர்ளவு கட்டண வீதத்தை வரையறை செய்து கடைசியாக 1980 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணம் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், (ஆட்டோ ரிக்ஷா, டாக்சி, சுற்றுலா டாக்சி) ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்களை உயர்த்துவது குறித்து அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்குத் தாராளமாகப் பயணிப் போக்குவரத்தும், சரக்குப் போக்குவரத்தும் நடைபெறுவதற்கு வசதியாக, அண்டை மாநிலங்களோடு பரிமாற்ற ஏற்பாட்டு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தங்களின்படி ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்துகள் விடுவதற்கான வழித்தடங்கள் இன்னின்னவை என ஒதுக்கப்பட்டு எத்தனை சரக்குப் பேருந்துகள், மற்ற வண்டிகள் ஆகியவற்றிற்குரிய அனுமதி சீட்டுகளுக்கு மேலொப்பம் இடப்படும் என்பது பற்றியும் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், வழித்தடங்களை ஒதுக்குவதானது. பொதுவாக ஒரு மாநிலத்தின் பேருந்து மற்றொரு மாநிலத்தில் எத்தனை கிலோ மீட்டர் தூரம் வரையில் செல்ல அனுமதிக்கப்படுகிறதோ அதே அளவுக்கு அந்த மாநிலத்தில், இந்த மாநிலத்தின் பேருந்து செல்ல அனுமதிக்கப்படும் என்ற அடிப்படையில் அமைந்ததாகும். புதுச்சேரியுடன் செய்யப்படவேண்டிய ஒப்பந்தத்திற்கு இறுதி வடிவம் கொடுக்க அறிவிப்பு

[1981 ஏப்ரல் 27]

வெளியிடப்பட்டுள்ளது. ஆந்திரப் பிரதேசம், கருநாடகம் ஆகிய மாநிலங்களோடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை மறு ஆய்வு செய்வதற்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

6. இந்தியா முழுவதும் அல்லது ஒரு மாநிலத்தை ஒட்டியுள்ள ஐந்துக்கு குறையாத மாநிலங்களிடையே சரக்குப் போக்குவரத்து எளிதாக - நடைபெறும் பொருட்டு, சரக்கு வண்டிகளுக்குரிய தேசிய அனுமதி சீட்டை வழங்குவதற்காக மத்திய அரசு திட்டம் வகுத்துள்ளது. இம்மாநிலத்திற்காக மத்திய அரசு வரையறுத்துள்ள அனுமதி சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை 800 ஆகும்.

7. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஒட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில்முறை ஒட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஒட்டுநர்களும் மருத்துவ சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும் ஒட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குப்படுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன. ஒட்டுநர்களை நன்கு கண்காணிப்பதற்குரிய ஒரு திறம்பட்ட நடவடிக்கையாக, 1979 ஆம் ஆண்டில் ஒட்டுநர் ஒருவர் விதிகளை மீறும் ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும், இத்தனை புள்ளி எனக் குறிப்பிட்டு அவர்களைத் தண்டிக்கும் ஓர் ஏற்பாட்டை அரசு அங்கீகரித்துள்ளது.

ஒட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு அரசு பெரும் சரக்குப் பேருந்துகளையும், பெரும் பயணிப் பேருந்துகளையும் ஒட்டுவதற்குரிய ஒட்டுநர் உரிமம் பெறுவதற்கான குறைந்த அளவு கல்வித் தகுதியை 8 ஆம் வகுப்பு வரை உயர்த்தியுள்ளது. தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள், இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றிலிருந்து ஒட்டுதல், ஒட்டுதல் தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில் திறமை பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு அலுவலகத்திலும் “செயல்படுத்தும் பிரிவு” எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்பட செயல்படுத்த இயலும்.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்கு ஏற்படும் விபத்துக்களைத் தடுக்கும் வகையில் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் வலப்புறத்தில் ஒரு கதவு அல்லது இரண்டு தடுப்புக் கம்பிகள் பொருத்தப்பட வேண்டும்; இடப்புறத்தில் ஒரு கைப்பிடி கம்பி, பொருத்தப்பட வேண்டும்.

1981 ஏப்ரல் 27]

சென்னை மாநகரில் இயங்கும் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள், டாக்சிகள், ஆகிய வற்றின் மீட்டர்களில் ஒழுங்கின்மை நடைபெறுவதைத் தடுக்கும் பொருட்டும், அத்தவறுகளைச் செய்வோரைக் கண்டறியும் பொருட்டும், காவல்துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆகிய துறைகளைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் அடங்கிய “சோதனைப் படைகள்” அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதி சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்க வேண்டும் என அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

மோட்டார் ஊர்திகளில் வீபத்துக்களைத் தடுக்கும் பொட்டு, போக்கு வரத்து ஊர்திகள் அனைத்திலும் வேகக் கட்டுப்பாட்டு மின் பொறியைக் கட்டாயமாகப் பொருத்த வேண்டும் என்று அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

ஏனைய மாநிலங்களிலிருந்து 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) ஆம் பிரிவின் கீழ் உரிமம் பெற்றவரும் வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பிலிருந்து விலக்களித்து அறிவிக்கை ஒன்றை அரசு பிறப்பித்துள்ளது.

8. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் வரி கிடைக்கப் பெறும் வருவாய் விவரம் கீழே தரப் பட்டுள்ளது:—

வரவு	திருத்த	வரவு
செலவுத்	மதிப்பீடு	செலவுத்
திட்ட	1980-81.	திட்ட
மதிப்பீடு		மதிப்பீடு
1980-81.		1981-82

(1)

(2)

(3)

(4)

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)

1939-ஆம் ஆண்டு மோட்			
டார் வண்டிகள் சட்டத்			
தின் கீழ் கிடைக்கப்			
பெறும் வருவாய் ...	3,25,92	-3,51,21	3,66,86
தமிழ்நாடு 1974-ஆம்			
ஆண்டு மோட்டார்			
வண்டிகள் வரி விதிப்			
புச் சட்டத்தின் கீழ்			
கிடைக்கப் பெறும் வரு			
வாய் ...	65,89,00	72,12,00	69,98,00
ஏனைய வருவாய்கள் ..	2,60	5,67	5,78
மொத்தம் ..	69,17,52	75,68,88	73,70,61

[1981 ஏப்ரல் 27]

9. செலவினங்களில், 1980-81 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவுசெலவுத் திட்ட மதிப்பீடு, 1980-81 ஆம் ஆண்டுக்குரிய திருத்த மதிப்பீடு, 1981-82 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

(ரூபாய்
ஆயிரத்தில்.)

1980-81 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு	1,66,89
1980-81 ஆம் ஆண்டுக்குரிய திருத்த மதிப்பீடு	1,83,13
1981-82 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு	1,81,64

சுருஷுலங்கள் மூலம் வசூலிக்கப்படுகின்ற போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிகள் வசூலிக்கான செலவு இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

10. போக்குவரத்துத் துறையன்றி காவல் துறையும், மோட்டார் வண்டிகள், சட்டம், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், அவற்றின்கீழ் பிறப்பிக்கப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிறைவேற்றும் பொறுப்பு வகிக்கிறது. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளுக்கு வரி செலுத்தப்படுகிறதா எனக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பும் காவல் துறையினுடையதாகும்.

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1980-81, ஆய்வுரை
போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றையும் அவற்றில் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவதே போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணியாகும்.

போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பின்கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. இந்த ஆணையாளர் மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தினரும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளரும், கூடுதலாக போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவரும், போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளர் மூவரும், உதவிச் செயலாளர்கள் மூவரும், துறைப் பிரதிநிதி ஒருவரும், கணக்கு அதிகாரி ஒருவரும், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவரும், புள்ளியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவரும் போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவியாக இருக்கின்றனர். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், செயலாளர், வட்டாரப்

1981 ஏப்ரல் 27]

போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்களின் செயலாளர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு அதிகார மேல்முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி தரத்திலுள்ள மாநில அரசுப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய்கிறது. அரசுப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர், அரசு போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகிறார்.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 15 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 45 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகளின் ஆய்வாளர் நிலை 1-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின்கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாருக்குச் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவரவர் மண்டலங்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தினராகவும் செயல்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிர்வாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு இளநிலை அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர்.

சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயல்படுகிறார். சென்னை பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் மூன்று வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் உள்ளன.

[1981 ஏப்ரல் 27]

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டுப் புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31-12-1979	5,036	6,226	25,247	3,192
31-12-1980	5,104	6,718	28,796	3,309
நாள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்கு வரத்து வண்டிகள்.	போக்கு வரத்து வண்டிகள் மொத்த எண்ணிக்கை.	
	(6)	(7)	(8)	
31-12-1979	15,965	16,552	72,218	
31-12-1980	19,988	17,584	81,499	

பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமை ஆக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. வளர்ந்து வரும் வர்த்தக, வணிகத் தேவைகளுக்கேற்ப, மாநிலம் முழுவதற்கான போக்குவரத்து வாடகை வண்டிகளுக்கும் தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கும் கட்டுப்பாடு ஏதுமின்றி மாநில அளவில் அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. நாடுமுழுவதும் சரக்குகள் மாநிலம் விட்டு மாநிலம் செல்வதை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு வாடகை வண்டிகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1980 ஆம் ஆண்டு 3,666 சரக்கு லாரிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் இந்த வகையில் 400 இசைவுச் சீட்டுக்களை ஏற்கனவே வழங்கியுள்ளது. அண்மையில் கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் இம் மாநிலத்திற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. இதற்கான விண்ணப்பங்களை போக்குவரத்து ஆணையாளர் கேட்டுள்ளார்.

1981 ஏப்ரல் 27]

சுற்றுலாவை மேம்பாடடையச் செய்ய, நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. விவரம் வருமாறு:—

வகை.	ஒதுக்கீட்டு அளவு.	வழங்கப்பட்ட அனுமதிகள்.
(1)	(2)	(3)
அனைத்திந்தியச் சுற்றுலா வாடகைக்காரர்கள்.	150	148
சுற்றுலா-தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்பட்டு)	10	10
சுற்றுலா-தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)	15	13
சுற்றுலா-தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (35 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)	35	33

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள் சரக்குகள் போக்குவரத்து தாராளமாக நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்கள் அளவில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் வண்டிகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவு அடிப்படையில் இந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-B) பிரிவின் கீழ் புதுச்சேரி யூனியன் பிரதேசத்துடன் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது பற்றி ஆராயப்பட்டு வருகிறது. தற்போது அனுமதிகள் இவ்விரண்டு மாநிலங்களுக்கும் இடையே 4 : 1 என்ற விகிதத்தில் பங்கிடப்பெறுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன.

[1981 ஏப்ரல் 27]

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு கருநாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராட்டிரம், யூனியன் பிரதேசங்களாகிய புதுச்சேரி, கோவா ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டத்தில் 500 சரக்கு வண்டிகள் ஓடுவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 500 வண்டிகளுக்குரிய அனுமதி களில் 480 அனுமதிகள் ஏற்கனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை இப்போது 500 விருந்து 600 ஆக அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளது. அதிகமாகவுள்ள 100 அனுமதிகளுக்கான விண்ணப்பங்களைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் கேட்டுள்ளார். மின் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ் நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு ஒப்பந்தம் ஒன்று செய்து கொள்ளப் பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன அனுமதிகளில் 13 இசைவுகள் இதுவரை வழங்கப் பட்டு உள்ளன. தென் மண்டலத் திட்டத்தின்கீழ் ஏற்கெனவே 20 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. இது தற்போது 100 ஆக அதிகரிக்கப் பட்டுள்ளது. அதிகரித்துள்ள இந்த அனுமதி களையும் வழங்கும்படி உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குதல்

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின் வரும் வகையில், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப் பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(அ) 75 மைல்களும் (120 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரணப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தும் :

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும் சென்னை மாநகரி கீருந்து தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் :

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும், அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும் :

இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமை யாளர்கள் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால், மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித் தடங்களையும் நாட்டுடமை ஆக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது: 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித் தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் இயங்கிக் கொண்டு

1981 ஏப்ரல் 27]

இருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவு படுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொத்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள்; தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் அரசு வசம் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டில் தங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதினை உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. இதனை எதிர்த்துத் தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையிடு செய்து கொள்ளப்பட்டது. அதன் மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர்நீதிமன்றம் முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் வசூலிக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்ட எதித் துறையின்கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான நடைமுறை இவ்வாறாக இருப்பதால் புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும், ஏற்கனவே உள்ளப் போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பொருக்குவதற்குமான பொறுப்பைப் பூண்டுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்:

பல்வேறு போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராவார். மேற்சொன்ன மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு:—

நிலைக் குழுக்கள்.

அமைப்பாளர்.

(1)

(2)

1. சாலை, இரயில், விமானம், உள் நாட்டு நீர் வழிப் போக்குவரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும், பேணுதலும்.

போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர்.

[1981 ஏப்ரல் 27]

2. போக்குவரத்துப் பொறியியல்,
போக்குவரத்து விதிகளைச்
செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து
விதிகளைப் பின்பற்றும்படி
பொதுமக்களிடம் உரிய நெறி
முறைகளைப் பரப்புவதல்.

உள் துறைச் செயலாளர்.

3. போக்குவரத்து வண்டிகள்,
துணைக் கருவிகள், எரிபொருள்
ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்
குவதல்.

தொழில் துறைச் செய
லாளர்.

போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்
கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமையில்
ஒருங்கிணைப்புக் குழு உள்ளது.

காவல் துறை ஆணையாளர் தலைவராகவும், காவல் துறை துணை
ஆணையாளர் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள
ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகரச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத்
திட்டக் குழு உள்ளது.

மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைவராகவும் காவல் துறை
கண்காணிப்பாளர் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப்
போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை
உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத்
திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

பெரு நகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டு திட்டத்தைச் செயல்படுத்த
துவதற்காகப் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், அரசுச்
சார்புள்ள 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகார போக்கு
வரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தாய்மைப் பிரச்
சினை அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்கு
வரத்து, அலைந்து திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு முதலிய பிரச்சி
னைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்
பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

1981 ஏப்ரல் 27]

வரி விதிப்பு.

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்ட தற்கிணங்க, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும், தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவற்றுக்குப் பதிலாக, 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரி விதிப்புச் (சட்டம் 13/1974) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்தச்) சட்டத்தால் திருத்தி அமைக்கப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டம் 1-10-1974 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. இத்திருத்தச் சட்டம், பயணிப் பேருந்துகளின் மீது மேல் வர் விதிக்கும் பொருட்டு தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்தச்) சட்டத்தினால் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் 3/1976) மேலும் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. இவ்வாறு திருத்தப்பட்ட சட்டம் 1-4-1976 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வந்தது. விரைவுப் பேருந்துகள் சென்னை பெருநகர் பிரிவு பகுதிகளுக்குள் ஒடும் பேருந்துகள் நீங்கலாக, 250-ம் அதற்கு மேலும் பயணிப் பேருந்து அனுமதிகளை வைத் திருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மீது கூடுதல் மேல்வரி விதிக்கும் வகையில் 1979 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு 15 ஆம் சட்டத்தால் அது மேலும் திருத்தப் பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின்படி ஒட்டுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப் பினை விலக்களிப்பதற்காக அரசு அறிவிக்கை ஒன்று வெளியிட்டுள்ளது. புதியவரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு :-

(i) தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் தொடர்பாக வரி செலுத்துவதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன் மேல் வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(iii) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச்சாரும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும், சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப்படமாட்டாது.

[1981 ஏப்ரல் 27]

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், ஒரு பேருந்து நாள்தோறும் ஒடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்தபோதிலும், அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட வீதங்களில், வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்தவரையில், நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்படமாட்டாது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் சரக்குகள் ஏற்றப் பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் மீது விதிக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் பின்வருமாறு:—

பயணிப் பேருந்துகள் (சாதாரணமானவை)

பயணி ஒருவருக்குக்
காலாண்டுக்கு
ரூபாய் 195.

பயணிப் பேருந்துகள் (விரைவு)

பயணி ஒருவருக்குக்
காலாண்டுக்கு
ரூபாய் 200.

சென்னை பெருநகர் பகுதியில்
ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்

பயணி ஒருவருக்குக்
காலாண்டுக்கு
ரூபாய் 50

மதுரை மாநகர் மற்றும் பிற நகர்
பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப்
பேருந்துகள்

பயணி ஒருவருக்குக்
காலாண்டுக்கு
ரூபாய் 115.

ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்)

பயணி ஒருவருக்குக்
காலாண்டுக்கு
ரூபாய் 280.

சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள்

பயணி ஒருவருக்குக்
காலாண்டுக்கு
ரூபாய் 140.

1981 ஏப்ரல் 27]

கட்டணங்கள் :

ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் உயரளவு கட்டண வீதங்கள் கடைசியாக 1980 ஆம் ஆண்டில் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது நடைமுறையில் உள்ள திருத்தக் கட்டண வீதங்கள் வருமாறு :

விவரங்கள்.

கட்டண வீதங்கள்.

(1—11—80 முதல்)

(1)

(2)

1. விரைவுப்
து

பயணிப்

பேருந்

சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்
டருக்கு 6¼ காசு. மலைச்
சாலைகளில் ஒரு கிலோ
மீட்டருக்கு 8¼ காசு. உயர்
வகுப்பு இடவசதி செய்து
கொடுக்கப்பட்டிருப்பின் ஒரு
கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுத
லாக 2 காசு. சீர்வளிச்
சாதனம் பொருத்தப்பெற்ற
வண்டிக்கு கிலோ மீட்டருக்கு

2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்
துகள்:

சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ
மீட்டருக்கு 6¼ காசு. மலைச்
சாலைகளில் ஒரு கிலோ
மீட்டருக்கு 8¼ காசு.

3. மாநகர, நகரப் பயணிப்
பேருந்துகள், சமவெளி

முதல் கட்டண நிலைக்கு 30
காசு. அதற்கடுத்த மூன்று
நிலைகளில் மூன்றாம் நிலைவரை
ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 10 காசு;
அதற்கடுத்து நேராயமாக 2
கிலோ மீட்டருக்கு ஒவ்வொரு
நிலைக்கும் 5 காசு.

மலைச்சாலைகளில்

முதல் கட்டண நிலைக்கு 40
காசுகள். அதற்கடுத்த மூன்று
நிலைகளில் மூன்றாம் நிலை
வரை ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 10
காசு. அதற்கடுத்து ஒவ்வொரு
நிலைக்கும் 5 காசு.

[1981 ஏப்ரல் 27]

4. பொருட்காட்சிகள், திரு
விழாக்கள் போன்ற சிறப்பு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7¼ காசு.
காலங்களில் ஒடும் பயணிப்
பேருந்துகள்

ஒப்பந்த ஊர்திகள் : (1980—81) ஆம் ஆண்டில்)

1. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 60
காசு. குறைந்த அளவு கட்ட
ணம் ஒரு ரூபாய் மூப்பது காசு.
(காத்திருப்பதற்கான கட்டணம்
ஒவ்வொரு 10 மணித்துளி
தருக்கும் 10 காசு.)

2. சாதாரண வாடகைக் கார் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 1-20
காசு. குறைந்த அளவுக் கட்ட
ணம் ரூ. 2-30 (காத்திருப்பதற்
கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5
மணித் துளிகளுக்கும் 10 காசு.)

3. சுற்றுலா வாடகைக் கார் சமவெளியில் மலையாளத்தில்
கார்கள். கட்டணம். கட்டணம்.
(1) (2) (3)

22 குதிரைத் திற ஒரு கிலோ மீட்ட ஒரு கிலோ மீட்ட
னுக்குக் குறைவாக ரூ. 1.30. ரூ. 1.50.
உள்ள நடுத்தர
வகைக் கார்கள்.

22 குதிரைத் திற ஒரு கிலோ மீட்ட ஒரு கிலோ மீட்ட
னும் அதற்கும் ரூ. 1.50. ரூ. 1.70.
அதிகமான பெரிய
கார்கள்.

கார்களில் சீர்வளி வசதி செய்யப்பட்டு அச்சாதனம் பயன் படுத்தப்பட
டால் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதல் கட்டணம் 20 காசு ஆகும். பெட்
ரோல், டீசல் விலை அண்மையில் உயர்ந்துள்ளதன் காரணமாக, கட்டணத்
தைத் திருத்தியமைக்க கருதப்பட்டுள்ளது.

1981 ஏப்ரல் 27]

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை மோட்டார் வண்டி வரியுடன், விரைவுப் பேருந்துகளுக்குப் பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு மேல் வரிக் கட்டணமாக ரூபாய் 40-ம் (பெருநகர், மாநகர், நகரப் பேருந்துகள் நீங்கலாக) சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு மேல் வரிக் கட்டணமாக ரூபாய் 35-ம் விதிக்கப்படுகிறது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ், குழந்தைகளைப் பற்றிப் பிரதேசம், கோளம், மகாராட்டிரம், கருநாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 1,000 ரூபாயும், கோவா, புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்த வரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 150 ரூபாயும் கூட்டு அனுமதி வரியாகச் செலுத்தப்படவேண்டும். பேருந்து உரிமையாளர் எவரேனும் கூட்டு அனுமதி வரியை வரையறுக்கப்பட்டுள்ள காலத்திற்குள் செலுத்தாவிட்டால், ஆந்திர மாநிலம், கோளம், மகாராட்டிரம், கருநாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை, அவர் மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு அபராதம் ரூபாய் 25 செலுத்தவேண்டும். புதுச்சேரி, கோவா மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூபாய் 2 அபராதம் செலுத்த வேண்டும்.

நாடு முழுவதும் சரக்கு வண்டிகள் சென்று வர அனுமதி வழங்குவது குறித்து இந்திய அரசு வகுத்துள்ள திட்டத்தின்கீழ் சரக்கு வண்டி உரிமையாளர் ஒருவர் அவரது மாநிலத்திற்குள் செலுத்த வேண்டிய வரியைச் செலுத்துவதோடு, அந்த வண்டி எந்தெந்த மாநிலத்திற்குள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளதோ அந்தந்த மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஆண்டொன்றுக்குக் கூட்டு அனுமதித் கட்டணம் ரூபாய் 1,000 செலுத்த வேண்டும். புது டில்லி தவிர ஏனைய யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளைப் பொறுத்தவரையில் ஆண்டொன்றுக்குச் செலுத்தத்தக்க கட்டணம் ரூபாய் 150 ஆகும்.

வருவாய்-செலவு.—மோட்டார் வண்டிகள் வரிகள், கட்டணங்கள் மூலம் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிடைக்கிறது. பெரும் பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீது விதிக்கப்படும் வரிகளிலிருந்து கிடைக்கிறது.

[1981 ஏப்ரல் 27]

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் வருவாய் குறித்த வரவு விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

இனம்.	1979-80	1980-81	1980-81
	ஆம் ஆண்டுக் கணக்கு.	ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு.	ஆம் ஆண்டுக்கான கணக்கு (ஆறு திங்களுக்கு ரியது).
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்).		
1. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகளின் சட்டத்தின் கீழ் கட்டணம்.	3,17,72	3,51,21	1,79,85
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம்.	65,35,80	72,12,00	45,01,89
3. ஏனைய வருவாய்கள்	3,62	5,67	1,71
மொத்தம்	68,57,14	75,68,88	46,83,45

விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சர் நிதி.

இம்மாநிலத்திலுள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்து வண்டிகளாலும் போக்குவரத்துக்கல்லாத பிறவண்டிகளாலும் விபத்துக்கு ஆளான நபர்களுக்கு ரொக்க நிவாரணம் அளிப்பதற்கான திட்டம் 1978-79-ல் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களால் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

[1981 ஏப்ரல் 27]

இந்த ரொக்க நிவாரணம் விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு அல்லது (இறப்பு விபத்துக்களில்) அவர்களின் குடும்பங்களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது. விவரம் வருமாறு :—

தொடர் எண்ணும், விவரமும்.	அளிக்கப்படும் தொகை.	எவருக்கு கொடுக் கப்பட வேண்டும் என்பது
-----------------------------	------------------------	---

- | | | |
|---|--------------------------------------|---|
| (1) | (2) | (3) |
| 1. விபத்தின் காரணமாக இறப்பு. | ரூ. 1,000 (ரூபாய் ஓராயிரம் மட்டும்). | இறந்தவரின் (1) கணவன் (2) மனைவி (3) அவருடன் கடைசியாக வசித்த ஏதேனும் ஒரு மகன் அல்லது மகள் அல்லது அவர் ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட மகன் மகளுடன் வாழ்ந்து வந்தால் அவர்களில் மூத்தவருக்கு (4) தாயார் (5) தகப்பனார் (6) சகோதரி (7) இறந்தவர் கடைசியாக தங்கியிருந்த (8) பத்து ஆடவர். |
| 2. நிலையாக முற்றிலும் ஏலாமை யுறுதல் அல்லது இரு கண்களை அல்லது இரண்டுகை அல்லது கால் களையும் இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணையும் ஒரு உறுப்பையும் இழத்தல். | ரூ. 800 (ரூபாய் எண்ணூறு மட்டும்). | காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவருடைய நேமக தாரருக்கு. |
| 3. ஒரு கண்ணை இழத்தல் அல்லது ஒரு கை அல்லது காலை இழத்தல். | ரூ. 400 (ரூபாய் நானூறு மட்டும்). | காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவருடைய நேமக தாரருக்கு. |
| 4. ஏனைய காயங்கள் | ரூ. 50 (ரூபாய் ஐம்பது மட்டும்). | காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவரின் நேமக தாரருக்கு. |

1981 ஏப்ரல் 27]

முதலமைச்சரின் இந்நிவாரண நிதிக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியின் ஆண்டு வரவிலிருந்து ஒரு சதவீதம் அளிக்க ஆணை இடப்பட்டுள்ளது. இத் தொகையிலிருந்து விபத்து நிவாரணமாக 1—4—1980 லிருந்து 31—12—1980 வரை கொடுக்கப்பட்ட தொகை 15,77,500 ரூபாயாகும்.

பேருந்து வசதிகள்.

நடத்தப்பட்ட விரிவான ஆய்வின்படி முதல் நிலையில் 476 புதிய பேருந்து வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் 968 சிற்றூர்களிலுள்ள 18 இலட்சம் மக்களும், இரண்டாம் நிலையில் 426 புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் மேலும் 22 இலட்சம் மக்களும் பயனடைவர் என்று மதிப்பிடப்படுகிறது. இரண்டாம் நிலையில், தற்போதுள்ள சாலைகளில் சில மேம்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டியிருக்கும்.

புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.		ஆண்டு.	
		1979-80	1980-81
(1)	(2)	(3)	
1 பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	11,466*	11,984	
2 பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை வழக்கமாக ஓடும் பேருந்துகள். தனிப்பேருந்துகள்(Spare Buses) மொத்தம்	10,332* 1,134* 11,466*	10,832 1,152* 11,984*	
3 வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை.	6,738	7,188	
4 புதிய வழித்தடங்கள்	1,037	450	
5 பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	1,629	328	
6 பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்).	34.61	9.66	

(* தனியார் துறை-அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்).

1981 ஏப்ரல் 27]

இம்மாநிலத்தில் முறையாகப் பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மிகத் தொலைவில் உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 64 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 46 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும், 18 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு கனரகப் போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணு வேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்தும்படி வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை உரிமத்திற்கான நிபந்தனைகளில் சேர்க்க 160 W என்ற புதிய விதியை அரசு சேர்த்துள்ளது.

பயணிகள்—சாக்கு வண்டிகள்.

சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்றுசுடித் தங்களுக்குத் தேவையான பொருள்களை வாங்குகின்றனர். வேளியூர்ப் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும் இச் சந்தைகள் கடும் வழித் தடங்களில் சென்றாலும் கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர், கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருள்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும் தங்கள் பொருள்களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும் பெரிய கோணி மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. மணப்பாறை, ஈரோட்டுப் பகுதிகளில், சோதனைத் திட்டமாகப் பயணி—சாக்கு வண்டிகள் விடுவதற்கான திட்டத்துக்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது.

விதிமுறைகளைச் செயல்படுத்துதல்.

நான்கு மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும், செயல்படுத்தும் பயணிக்காக துறையில் நியமிக்கப்பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும், வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதழ் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும், மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகைவேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கின்றனர்.

[1981 ஏப்ரல் 27]

சென்ட்ரல், எழும்பூர் இரயில் நிலையங்களில் பயணிகளுக்குப் பிளாஸ்டிக் அடையாள வில்லைகளைக் கொடுப்பதன் மூலம் பயணிகளுக்கு வாடகை மோட்டார் வண்டிகளைக் கிடைக்கச் செய்ய வகை செய்யும் திட்டமும் செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டு போக்குவரத்துக் காவல் துறையின் மூலம் அம்முறை செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

பயணம் செய்யும் பொது மக்களுடன் நடந்து கொள்ளும் முறை பற்றி ஓட்டுநர்களுக்கு அறிவுறுத்தும் நோக்குடன், ஆட்டோ ரிக்ஷா, வாடகை மோட்டார் வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் செயற்குறிப்பை அரசு நடைமுறைக்குக் கொண்டுவந்துள்ளது. ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களின் முதல் தொகுதியினருக்கு நினைவுகூர் பயிற்சியைச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தியது. ஓட்டுநர்களின் இரண்டாவது தொகுதியினருக்கு பயிற்சி அளிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகளுக்கு வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கிவைக்க வேண்டும் என அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பங்கிடுசெய்தல்.

மசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும், இருப்பினை பங்கிட்டுக் கட்டுப்பாட்டு முறையிலுள்ளி எண்ணெயை உரிய அளவில் பங்கிடு செய்யவும் தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர்வகை மசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு—வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை எனப்படும் கட்டுப்பாட்டு ஆணையை அரசு 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது. கிடைக்கும் எண்ணெயை கிழே குறிப்பிட்டவாறு முன்னுரிமை அடிப்படையில் உரிய அளவில் பங்கிடு செய்யும் முறை பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது :—

வகை —

- (1) வேளாண்மைத் துறை (பம்பு செட்டுகள், டிராக்டர்கள்).
- (2) மீன்பிடி படகுகள் முதலியன;
- (3) விசைத் தறிகள்.

வகை II —

- (4) போக்குவரத்து.

வகை III —

- (5) மின்சக்தித் தேவையை ஈடு செய்யத் தொழிற் சாலைகளுக்கு.

1981 ஏப்ரல் 27]

காவல் துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளைச் செயல்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் பயனியைப் போக்குவரத்து துறைப் பணியாளர்கள் கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது. தமிழ் நாட்டில் 1980 செப்டம்பர் வரை 11,763 மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துகள் ஏற்பட்டன; 1979-ல் 15,429 மோட்டார் வண்டி விபத்துகள் ஏற்பட்டன. இவற்றில் 1980 செப்டம்பர் வரை 2,085 பேர் இறந்தனர்; 10,531 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. 1979-ல் 2,929 பேர் இறந்தனர்; 13,311 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும் அதனால் பொதுமக்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பையும் தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் நன்கு உணர்ந்து விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் ஒழுங்கு முறைகளையும் கண்டிப்பாக செயல்படுத்துவதில் எவ்விதத் தயக்கமும் காட்டவில்லை. இது தொடர்பாக எடுக்கப்பட்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று பெரிய தலைப்புகளில் தொகுக்கலாம்—(1) போக்குவரத்துப் பொறியியல், (2) செயற்படுத்துதல், (3) போக்குவரத்து விதிமுறைகள் பற்றி அறிவூட்டுதல். 1974 முதல் போக்குவரத்து தகவல் கட்டுப்பாட்டு நிலையம் சென்னை மாநகரில் செயல்பட்டு வருகிறது. இரவு பகலாக இந்நிலையம் செயற்படுகிறது. இதன் மூலம் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் கம்பியில்லாத் தந்தி மூலம் தொடர்பு கொள்ள வழி செய்து தரப்படுகிறது. மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்கள் விரைந்த வேகத்தில் மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கண்டுபிடிக்க பொறிகள் வைக்கப்படுகின்றன.

மாநகரில் சாலை விபத்துகளைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் பின்வருமாறு :—

(i) மோட்டார் போக்குவரத்தையும், நடந்து செல்பவர்களையும் ஒழுங்குபடுத்த, சாலைச் சந்திப்புகளில் நடந்து செல்வோர் சாலையைக் கடக்க முரிடங்களிலும், போக்குவரத்துக் காவலர்கள் அனுப்பப்படுகின்றனர் : மேம்பாலங்களும் சுரங்கப் பாதைகளும் கட்டப்படுகின்றன.

(ii) சாலைகளிலும், சாலை ஓரங்களிலும் உள்ள கடைகளை அகற்றவும் போக்குவரத்துக் காவலர்கள் ரோந்துப் பணிக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். மாநகரக் காவலர் சட்டத்தின் கீழும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் அவர்கள் வழக்குகளைப் புதிது சொர்கின்றனர்.

1981 ஏப்ரல் 27]

(iii) காவலர்கள், சாலை விதிகளை மீறும் வண்டிகளைத் தாங்களாகவே நிறுத்துவதில்லை, ஆனால் அவ்வாறு விதிகளை மீறும் வண்டியின் பதிவு எண்ணைக் குறித்துக் கொண்டு தனி அறிக்கையை அனுப்புகின்றனர். அதன் பேரில் வழக்குத் தொடரப்படுகிறது.

(iv) நெரிசல் மிக்க நேரங்களில் பொது மக்கள் சாலையைக் கடந்து செல்லும் இடங்களில் காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர்.

(v) பொதுமக்களுக்குப் போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றி அறிவுறுத்த பிரச்சார வண்டிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) போக்குவரத்து அடையாளக் குறிகள், சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் முறை பற்றி சிறுவர் போக்குவரத்து பூங்காவில் பள்ளிச் சிறுவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. ஊர்க்காவல்படையினர், கல்லூரி மாணவர் தொண்டர்களுக்கும் போக்குவரத்துப் பணியில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு, போக்குவரத்தை முறைப்படுத்தப் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இடங்களிலும் சாத்தியமான இடங்களிலும் சாலைகளில் மேம்பாட்டுப் பணி மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

(viii) ஒருவழிப் பாதை, வழி இல்லை, வண்டிகள் இங்கு நிறுத்தக் கூடாது, மெதுவாகச் செல்லவும் போன்ற கட்டுப்பாடுகள் விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக நடைமுறை அனுபவ அடிப்படையில் செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

(ix) மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் நெரிசலான சந்திப்புகளில் தானியங்கி போக்குவரத்து விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(x) விபத்துகளைத் தடுக்கும் திட்டவாட்டமான நடவடிக்கையாக குடிபோதையில் மோட்டார் வண்டிகள் ஓட்டுவதைக் கண்டிப்பிடிக்க குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒருமுறை சோதனைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(xi) சாலையின் மேற்பரப்பு ஒழுங்காக அமையுமாறு கண்காணிக்கப்படுகிறது.

(xii) கண்ணைக் கூச வைக்காத விளக்குகள், முக்கியமான சாலைகளில் நெரிசலைத் தடுக்க போக்குவரத்துத் திட்டங்கள், புதிய வகைப் போக்குவரத்து அடையாளக் குறிகள், வீதி விளக்குகள், முக்கியமான இடங்களில் வேகத்தை ஆகியவை பொருத்தப்படுகின்றன.

1981 ஏப்ரல் 27]

(X i) அவசியமான இடங்களில் வண்டிகளை மெதுவாகச் செல்ல வைத்தல், குறிப்பிட்ட கால அளவுகளில் அதிகச் சுமையுள்ள வண்டிகள் செல்வதற்குத் தடை செய்தல், முக்கியமான சாலைகளில் ஒரு வழி போன்ற முறைகளைக் கொண்டு வருதல் ஆகியவை செய்யப்படுகின்றன.

(xiv) அலைந்து திரியும் கால்நடைகளைப் பிடிப்பதும் நடைபாதை தடைகளும், கடைகளும் அகற்றப்படுகின்றன.

(xv) நடந்து செல்வோர் சாலையைக் கடக்குமிடங்கள் பேருந்து நிற்குமிடங்கள் ஆகியவை சாலையில் குறிப்பிட்டுக் காட்டப்படுகின்றன.

(XV) சாலை பாதுகாப்பு குறித்த கருத்தாங்குகள் நடத்துதல் பம்பாய், போக்குவரத்துப்பயிற்சி நிலையம் போன்று, போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பணியாளர்களுக்கு சிறப்புப் பயிற்சியும் அளிக்கப்படுகிறது.

(xvii) தவறு செய்யும் ஓட்டுநர்களைத் தண்டிக்கும் வகையில் குறை எழுதும் மதிப்பெண் முறைக்கு 1979 ஆம் ஆண்டு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியது. ஆபத்தான ஏற்பாட்டிற்குரிய வகையில் வண்டிகளை ஓட்டுபவர்களைக் கண்டறிந்து அவர்களை நீக்குவதே குறை எழுதும் மதிப்பெண் முறையின் நோக்கமாகும். நீதி மன்றங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களுக்கு இது உறுதுணையாக இருக்கும். ஆபத்தான வகையில் ஓட்டாதிருக்க இந்த நடைமுறை அரணாக அமையும். தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு இந்த நடைமுறையின் கீழ் மதிப்பெண்கள் வழங்கப்பட்டு ஆண்டு ஒன்றில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட அளவுக்கு மதிப்பெண்கள் வழங்கப் பெற்றுள்ள ஓட்டுநர் ஒருவரது உரிமம் ஆறு திங்களுக்கு மேற்படாத கால அளவுக்கு தற்காலிகமாக உரிமம் வழங்கும் அதிகாரியால் நிறுத்தி வைக்கப்படுகிறது.

தொலைக்காட்சிமுறை.

அண்ணா சாலை, தந்தை பெரியார் நெடுஞ்சாலையில் (பூவிரந்தவல்லி நெடுஞ்சாலை) போக்குவரத்தைக் கண்காணிக்கவும் கட்டுப்படுத்தவும் போக்குவரத்துத் தொலைக் காட்சி அமைப்பை ஏற்படுத்த அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இச்சாலைகளில் மைய இடங்களில் ஆறு பகுதிகளைக்

கண்காணிக்கும்வகையில் அண்ணா சாலையில் இரண்டும், பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையில் நான்கும் ஆக ஆறு தொலைக்காட்சிப் படக்கருவிகள் இந்த அமைப்பில் இயங்கும். இதன் விவரம் வருமாறு:—

(a) அண்ணாசாலை—

(i) அண்ணா சாலை முதல் ஆடம்ச சாலைவரை.

(ii) அண்ணா சாலை முதல் வாலாஜா முனைவரை.

(b) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலை—

(i) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையிலிருந்து மாலை அங்காடிச் சாலை வரை,

(i) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையிலிருந்து பாடிகாட் சாலை வரை.

(iii) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையிலிருந்து சைடன்காம்ஸ் சாலை வரை.

(iv) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையிலிருந்து காந்தி-இர்வின் சாலை வரை.

வாடகை வண்டி.

120 cc மோட்டார் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை வாடகை வண்டிகளாக அனுமதிக்கும் செயற் குறிப்பை அரசு ஆராய்ந்தது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் மோட்டார் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதிலும், மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின்கீழ் வரி விதிப்பதிலும் பதிவு செய்தல், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குதல் போன்ற சிக்கலான நடைமுறையைப் பின்பற்ற வேண்டியிருப்பதை அரசு உணர்ந்தது. எனவே இது குறித்து அவசியமான சட்டம் இயற்றப்படும்வரை மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் அதன் கீழுள்ள விதிமுறைகள், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் உரிமம் அளிக்கப்பட்டு 120 cc மோட்டார் பொருத்தப்பட்டுள்ள சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்குப் பொருந்தமாட்டா என ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டன. சென்னை மாநகரில் 120 cc மோட்டார் பொருத்தப்பட்ட 50 சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

1981 ஏப்ரல் 27]

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு ஆற்றும் பணி.

சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர் பயணியாற்றுகிறார். இரண்டு கோட்டங்கள் நமது மாநிலத்தில் உள்ளன. மேற்பார்வைப் பொறியாளர் சென்னையில் செயல்படுகிறார். சென்னைக் கோட்டம், சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியிலுள்ள போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளைக் கவனிக்கிறது. திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள மற்றொரு கோட்டம் பிற மாவட்டங்களைக் கவனிக்கிறது. வண்டிகளுக்கும், நடந்து செல்வோர்க்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை எளிதாக்குவதற்கும் சாலை வசதிகளை எளிதாக்குவதற்கும் சாலை வசதிகளை அதிக அளவுக்குப் பயன்படுத்திக்கொள்ள போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தவும் வேண்டி போக்குவரத்து நிர்வாக முறைகளைத் தொடர்ந்து கவனித்து வருவது இப்பிரிவின் நோக்கமாகும்.

போக்குவரத்துப் பிரிவுக் கோட்டம், சென்னை.

மேற்சொன்ன நோக்கத்தைக் கருத்தில்கொண்டு, சாலைச் சந்திப்புகளை மேம்படுத்தல், முக்கிய சாலைச் சந்திப்புகளில் தற்போதுள்ள தானியங்கி அடையாள விளக்குகளை மாற்றி அமைத்தல் ஆகியவற்றை அவசியமாக்கும் பல்வேறு போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் ஆய்வு செய்யப்படுகின்றன. உலக வங்கி திட்டப்பணி தொடர்பாக, செயற்குறிப்புகளுக்கு தனிக் கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. அதற்காக, சாலைச் சந்திப்புகளில் அடையாள விளக்கை அமைப்பதற்குரிய செயற்குறிப்புகள் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. உலக வங்கிக் குழுவின் போக்குவரத்து ஆலோசகர் கேட்டுக் கொண்டபடி பெருவழிகள், சுற்றுச்சாலைகள் குறித்து போக்குவரத்து ஆய்வு நடத்தப்பட்டு விவரங்கள் முடிவு செய்யப்பட்டுவிட்டன. விரிவான போக்குவரத்து நேரடி ஆய்வுப்பணி மேற்கொள்ளப்பட்டு தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத சாலைகள் சந்திப்பிடங்களுக்கும் வீபத்துக்கள் அதிகமாக நடக்கும் பகுதிகள் போன்றவற்றில் மேம்பாட்டுப் பணிகளை மேற்கொள்ள கருதப்பட்டுள்ளது.

திருச்சிராப்பள்ளி கோட்டம் :

இக்கோட்டம், சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிக்கு வெளியே ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் உள்ள சாலை வடிவமைப்பு, சாலை சந்திப்புகள், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவிகள் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்துதல் மற்றும் போக்குவரத்து தொடர்பான பணிகள் போன்ற போக்குவரத்துப்

[1981 ஏப்ரல் 27]

பொறியியல் நடவடிக்கைகளை செயற்படுத்தி வருகின்றது. போக்குவரத்து ஆய்வுகள் நடத்தப்பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலைகள் சந்திப்புகளை மேம்படுத்துதல், விபத்து ஏற்படக்கூடிய இடங்கள், நிலவடிவமைப்பினை மேம்படுத்துதல் முதலியவற்றிற்கான செயற்குறிப்புகள் தயாரிக்க இவை தவிர மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருப்பூர் முதலிய நகரங்களை மேம்படுத்துவதற்கான ஒருங்கிணைப்புத் திட்டம் குறித்து அறிக்கைகளும் முடிவு செய்யப்பட்டு விட்டன.

போக்குவரத்து பொறியியல் நிர்வாகப் பிரிவு இது வரை-இல் மேற்கொண்ட பணிகளின் சாதனை (1980) வருமாறு :—

1 போக்குவரத்து ஆய்வுகள் 304

2 போக்குவரத்து கணக்கெடுப்புப் புள்ளி விவரங்கள் (இடங்கள்) :—

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் 185

தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலைகள் 1,050

3 போக்குவரத்துத் திட்டமும் (சிலை நிறுவுதல்) விதிமுறைகள் 12

4 போக்குவரத்து நிர்வாக நடவடிக்கைகள் 6

5 அடையாள விளக்கு அமைத்தல் 7

6 விபத்துக்கள் அதிகமான பகுதிகள் 15

7 நிலவடிவமைப்பு மேம்பாடு 14

8 ரோட்டரி செயற்குறிப்புகள் 5

1981 ஏப்ரல் 27]

- | | | |
|----|--|----|
| 9 | ஒழுங்குபடுத்துதல் | 57 |
| 10 | இணையான சாலை வசதிகள் | 8 |
| 11 | சாலைகளை அகலப்படுத்துதல் | 28 |
| 12 | சுரங்க நடைபாதைகளைச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்துதல் | 8 |
| 13 | பேருந்துகள் நிற்குமிடம் | 4 |
| 14 | சாலைகளுக்கு அடையாளக் குறியீடுதல் | 10 |

இணைப்பு

(231 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

போக்குவரத்து துறை.

கோரிக்கை எண் 40 மற்றும் 53.

சாலை போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்
கொன்னை விளக்கக் குறிப்பு, 1981-82.

1. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வளர்ச்சி.

1. 1 தமிழ்நாட்டில் சென்னை மாநகரில் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் முதன் முதலில் 1947 ஆம் ஆண்டு கொண்டு வரப்பட்டது. 1959-ல் மாநில அரசு 200 கிலோமீட்டருக்கு மேற்பட்ட தொலைவுள்ள வழித்தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை விடத் தொடங்கியது. பின்னர் 1967-ல் 120 கிலோமீட்டரும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித்தடங்களையும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தையும் எடுத்துக்கொள்ள அரசு முடிவு செய்தது. 1971 வரை அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்து நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி அந்த ஆண்டிலிருந்து தொடங்கி, நிபுணங்கள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பல்வேறு போக்குவரத்துக்

கழகங்கள் உள்ளன, அவை எந்த நாளில் தொடங்கப்பட்டன என்பது, அவை செயல்படும் பகுதிகளும் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன: —

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	முக்கியமாகச் செயல்படும் பகுதி.	31—1—1981 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1 பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை—			
(அ) பெருநகர்ப் பிரிவு ..	1-1-1972	சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி.	1,766
(ஆ) மாவட்டப் பிரிவு ..	15-9-1975	செங்கல்பட்டு மாவட்டம் ..	481
2 பாண்டியன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம், மதுரை.	17-1-1972	மதுரை, இராமநாதபுரம், புதுக் கோட்டை மாவட்டங்கள்.	1,031
3 சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1-3-1972	கோயம்புத்தூர், பெரியார், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	940
4 சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1-3-1972	தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்கள்.	711
5 அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15-2-1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்.	489

6 கட்டபொம்மன் போக்குவரத் துக் கழகம் நாகர்கோவில்.	1-1-1974	கன்னியாகுமரி, திருநெல்வேலி மாவட்டங்கள்.	662
7 தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக்கழகம், விழுப்புரம்.	16-1-1975	தென் ஆற்காடு, வட ஆற்காடு மாவட்டங்கள்.	387
8 திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம்.	1-4-1980	தமிழ்தாடு முழுவதும்.	.. 437
		மொத்த ..	<u>6,904</u>



[1981 ஏப்ரல் 2]

2. பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை.

2.1. 1980 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள் அன்றுள்ளவாறு, இம் மாநிலத்தில் மொத்தம் உள்ள 11,822 பேருந்துகளில், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 6,880 பேருந்துகளை இயக்கின. பொதுத் துறையில் இயக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் சதவீதம் 58 ஆகும். பொது மக்கள் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டினை உடைமையில் எடுத்துக் கொண்டு அதனை நிர்வகிப்பது என்பது அரசின் ஒப்புக்கொண்ட கொள்கையாகும். ஆனால், பேருந்துப் பணிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகளை விரிவுபடுத்துவதும் கிராமப்புறத்தில் அதிக அளவில் மேற்கொள்ளப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கப்படுவது தொடர்பாக நமது அனுகுமுறை மிகத் தெளிவானதாகும். கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள இலட்சக்கணக்கான மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதே அரசின் தலையாய நோக்கமாகும். நெடுஞ்சாலைகளில் வரையறுத்த வழித்தடங்களிலிருந்து தற்போதுள்ள பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளை விடுவதால் மட்டும், பயணிகளுக்குக் கணிசமான வசதிகளை அளித்ததாகக் கூறமுடியாது. முழு அளவில் பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் வரை, விரும்பத்தகாத போட்டியை தவிர்க்க இயலும் வகையில், குறிப்பாக, பெட்ரோலிய உற்பத்திப் பொருட்கள் செலவு அதிகரிப்பும், பேருந்து அடிப்பட்டம் பற்றாக் குறையும் நிலவுவதைக் கருத்தில் கொண்டு, அரசுத் துறையும் தனியார் துறையும் பேருந்துகளை விடுவதற்கான பகுதிகள் இன்னவையென வரையறுப்பது அவசியமாகிறது.

3. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை :

3.1. திட்ட சாதனை :

3.1.1. பயணிகளுக்குச் சேவை செய்வதை நோக்கமாகக் கொண்டு, திறமையான, ஒருங்கிணைந்த, சிக்கன முறையிலான போக்குவரத்துப் பணியை நல்குவது மாநிலத்தில் உள்ள எட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொறுப்பாகும். இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிதியாண்டில் (1980-81) 1981 சனவரி இறுதிவரை, மொத்தம் சுமார் 29 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,200 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 693 பேருந்துகள் பழைய, பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன : 507 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடுவதற்காகவும் ஏற்கனவே உள்ள வழித்தட பேருந்துகளோடும் சேர்க்கப்பட்டன. இதுவரை பேருந்துகள் சென்றிராத

1981 ஏப்ரல் 27]

சுமார் 10 இலட்சம் மக்கள் தொகை கொண்ட பகுதிகளில், மொத்தம் 314 கிராமங்களுக்கு இப்பேருந்துகள் புதிதாக விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலைதூர இடங்களுக்கு 90 சிறிய பேருந்துகளையும், குறுஞ்சக்கரப் (short wheel base) பேருந்துகளையும் இக்கழகங்கள் நடத்துகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் விரயத்தில் செயல்பட்ட போதிலும், கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின்றன. கிராம மக்கள் காய்கறி, உணவு தானியங்கள், பால் போன்ற விற்பனை செய்யத்தக்க பொருட்களை எடுத்துச் செல்ல உதவும் பொருட்டு “அங்காடிப் பேருந்துகள்” விடவும் பரிசோதனையாகத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. நகர்ப் பகுதிகளில் இருந்து நெடுந்தொலைவினுள்ள கிராமப் பகுதிகள் பலவற்றிற்கு பேருந்து வசதிகள் அளிக்கும் பொருட்டு, நகர்ப் பேருந்துப் பணிக்கான வழித்தடத் தொலைவு 25 கிலோ மீட்டரி விருந்து 30 கிலோ மீட்டராக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

3.2. நிதி நிலை :

3.2.1. 1978—79, 1980—81 ஆம் ஆண்டுகளில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், வரி விதிப்பிற்குமுன், முறையே ரூபாய் 8.76 கோடி ரூபாய் 6.67 கோடி இலாபம் ஈட்டின. (மோட்டார் வண்டிகள் மீதான கூடுதல் மேல்வரி விதிப்பிற்கு முன்), இக்கழகங்கள் 1980—81 ஆம் ஆண்டில், ஏப்ரல், மே ஆகிய இரு திங்களில் நியாயமான ஆதாயமாக ரூபாய் 1.50 கோடியைப் பெற்றன. ஆனால், 8—6—1980 விருந்து மத்திய அரசு டீசல் எண்ணெயின் விலையை லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 1.65 விருந்து ரூபாய் 2.75 ஆக உயர்த்தியதாலும், இயந்திர எண்ணெயின் விலையை, லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 7.80 விருந்து ரூபாய் 10.15 ஆக உயர்த்தியதாலும் அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் பேரிழப்படைந்தன. டீசலின் விலை உயர்ந்த காரணத்தால், டீசலின் போக்குவரத்துச் செலவும் அதிகரித்தது. உதிரிப் பாகங்கள் ஏனைய இரும்புப் பொருட்களின் விலையும் உயர்ந்தது. டயர் ஒன்றின் விலை ரூபாய் 1,600 விருந்து ரூபாய் 2,500 ஆக உயர்ந்தது. பேருந்து அடிச் சட்டத்தின் விலை ரூபாய் 1,52,000 விருந்து ரூபாய் 1,73,000 ஆகவும், பேருந்து மேற் கூட்டின் விலை ரூபாய் 50,000 விருந்து ரூபாய் 73,000 ஆகவும் உயர்ந்தது. 1—9—1980—விருந்து அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் ஊதியம் கணிசமான அளவிற்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் ரூபாய் 3.3 கோடி மொத்த செலவில், நிரந்தர மின்னணுவியல் வேகக்கட்டுப்பாட்டுக் கருவிகளைச் சட்டப்படி பொருத்த வேண்டியிருந்தது :

[1981 ஏப்ரல் 27]

இதற்கு முன்பணங்கள் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. மேற்சொன்ன செலவுப் பொறுப்புகள் அனைத்தையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிறைவேற்ற வியலும் பொருட்டும், அதே சமயம் தொடர்ந்து பொது மக்கட்குத் தடையற்ற முறையில் பணி புரிந்து வரவியலும் பொருட்டும் 1—11—1980-லிருந்து போக்குவரத்துக் கட்டணத்தைத் திருத்தியமைக்க மாநில அரசு முடிவு செய்தது. மாநகர, நகரப் பேருந்துகளில் குறுகிய தூரம் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் போக்குவரத்துக் கட்டணங்கள் மிகவும் உயர்ந்து விட்டதாகக் கருதப்பட்டதால் 17—11—1980-லிருந்து கட்டணத்தைக் குறைக்குமாறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டன. 1981 ஜனவரியில் மத்திய அரசு உருக்கின் விலையை மேலும் 20 சதவீதம் உயர்த்தியது. மறு படியும் 13—1—1981-ல் டீசல் எண்ணெய், மசகு எண்ணெயில் பெரும் விலை உயர்வை மற்றொரு முறை அறிவித்தது. இம் மாநிலத்தில் டீசல் எண்ணெயின் சராசரி விலை லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 2.66 ஆகவும், இயந்திர எண்ணெயின் சராசரி விலை லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 10.60 ஆகவும் உயர்ந்துள்ளது. 1979—80-ல் ரூபாய் 6.67 கோடி ஆதாயம் அடைந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள், 1981 சனவரி இறுதிவரையில் கிட்டத்தட்ட ரூபாய் 10.67 கோடிக்கு இழப்படைந்துள்ளன. அவை அரசிடமிருந்து நிதி உதவியளிக்கும் ஏனைய நிறுவனங்களிடமிருந்தும் பெருமளவு கடன் பெற்றுள்ளன. உற்பத்தியாளர்கள் அளிக்க முன்வந்த பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் (Chassis) அனைத்தையும் இவற்றால் பல சந்தர்ப்பங்களில் பெற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. சென்ற மூன்றாண்டுகளில் இந்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களில் “சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகம்” எனப் பெயர் பெற்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொருளாதார வகையில் கட்டுப்படியாகாத கட்டண வீதத்தால் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அண்டை மாநிலங்களிலுள்ள பேருந்துக் கட்டணங்களை விட இம்மாநிலத்தின் பேருந்துக் கட்டணம் மிகக் குறைவாக உள்ளது. எடுத்துக்காட்டாக, கருநாடக மாநிலத்தில் பயணி ஒருவர் 500 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு விரைவுப் பேருந்தில் பயணம் செய்ய 60 ரூபாயும், ஆந்திர மாநிலத்தில் 50 ரூபாயும், கேரளத்தில் 40 ரூபாயும் கொடுக்கிறார். ஆனால், தமிழ் நாட்டில் அவர் ரூபாய் 31-25 மட்டுமே கொடுத்தால் போதுமானது. அவ்வாறே, சாதாரண வெளியூர் பேருந்து ஒன்றில் 200 கிலோ மீட்டர் பயணம் செய்ய, கருநாடகத்தில் 16 ரூபாயும், ஆந்திர மாநிலத்தில் 16 ரூபாயும், கேரளத்தில் 14 ரூபாயும் கட்டணமாக இருக்க, தமிழ்நாட்டில் ரூபாய் 12.50 மட்டுமே கட்டணமாக உள்ளது. நகரப் பேருந்துகளில் 30 கிலோ மீட்டர் பயணம் செய்ய, பயணி ஒருவர் கருநாடகத்தில் ரூபாய் 2.40-ம் கேரளத்தில் ரூபாய் 1.95-ம் ஆந்திராவில் ரூபாய் 1.70-ம், தமிழ் நாட்டில் ஒரு ரூபாயும் கொடுக்கிறார். இம்மாநிலத்தில் பயணக்

1981 ஏப்ரல் 27]

கட்டணம் குறைவாக நிர்ணயிக்கப்பட்டிருப்பதாக மத்தியத் திட்டக் குழு குறை கூறியுள்ளது. மேலும், பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலையும், உதிரிப்பாகங்களின் விலையும், ஏனைய துணைப் பொருட்களின் விலையும் உயர்ந்திருப்பதையும் ஒதுக்கிவிட முடியாது. அண்மையில் வெளியிடப்பட்ட இரயில்வே வரவு—செலவுத் திட்டப்படி, இரயில்வே சார்க்குக் கட்டணத்தின் மீது 15 சதவீதம் மேல்வரி விதிக்கப்பட்டதால் அனைத்தும் பொருட்களின் விலையும் மேலும் உயரலாம். பேருந்துகள்தான் சாதாரண மக்களுக்கும் பயன்படும் போக்குவரத்துச் சாதனம் என்பதையும் எனவே பேருந்துக் கட்டணத்தை முறையற்ற வகையில் உயர்த்தலாகாது என்பதையும் இந்த அரசு நன்கு உணர்ந்துள்ளது. ஆனால் பொதுமக்கள் போக்குவரத்து நலனைக் கருத்தில் கொண்டு, இழப்புகளை நீக்க, அல்லது குறுகிய கால செலவு ஏற்றத் தாழ்வுகளை உள்ளடக்க வேண்டியதோடு மட்டுமல்லாது, பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்கவும், பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை உரிய காலத்தில் வாங்கவும், போதிய நிதி ஆதாரங்களைத் தன்னுடைய வருவாயிலிருந்து பெறுவதற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இயலும் வகையில், கட்டுப்படியாகக் கூடிய கட்டண விதத்தை விதிக்க வேண்டியிருப்பதையும் அரசு உணர்ந்துள்ளது. எனவே, கிராமப் பகுதிகளில் போதிய அளவு போக்குவரத்து வசதியை பெருக்கும் நோக்குடனும், நகரங் களில் பயணிகள் நெரிசலைக் குறைக்கும் நோக்கத்துடனும் நியாயமான அளவிற்குப் பேருந்துக் கட்டண உயர்வை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்பதில் ஐயமில்லை.

சென்னை மாநகர் பணிகளும், உலக வங்கித் திட்டங்களும் :

3. 2. 2. சென்னை மாநகரில் பயணிகள் நெரிசலைக் குறைக்கும் நோக் குடன், சென்னை நகரப் பகுதி வளர்ச்சி இரண்டாம் திட்டத்திற்கு நிதி உதவி கேட்டு உலக வங்கியுடன் உடன்பாடு ஒன்று செய்யப்பட்டது. 285 பேருந்துகளைப் பெறுகின்ற முதல் திட்டம் திட்டமிடப்பட்ட காலத்திற்கு முன்பே நிறைவேறியது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயற்படு வது குறித்து (பேருநகர்) உலக வங்கி பெரிதும் நிறைவுகொண்டது. இதனைப் பாராட்டும் வகையில், பேருந்து மேற்கூடுகள், உதிரிப் பாகங்கள் உட்பட 20 மேம்பட்ட வகைப் பேருந்துகளை வாங்க முதல் திட்டத்தில் எஞ்சி யுள்ள தொகையான ஒரு கோடி ரூபாயைப் பயன்படுத்திக்கொள்ள உலக வங்கி பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அனுமதித்திருக்கிறது. இரண் டாவது திட்டத்தில் ரூபாய் 12.6 கோடி செலவில் 555 பேருந்துகளையும், உதிரிப் பாகங்களையும் வாங்கவும் பணி மனைகள் போன்றவைகளைக் கட்ட லும் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. பேருந்து இயக்கச் செலவை விட, ஐந்து

[1981 ஏப்ரல் 27]

சதவீதமாவது வருவாய் பெறவேண்டும் என்னும் நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு 555 பேருந்து அடிச்சட்டங்களை வாங்க உலக வங்கி நிதி உதவி அளிக்க முன் வந்திருக்கிறது. இந்நிபந்தனையை நிறைவு செய்யவும், மாநகரப் போக்குவரத்துக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டியது தவிர்க்க முடியாததாகும்.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள் செய்து கொடுத்தல் :

4. 1. பேருந்து நிறுத்துமிடங்களில் 1978—79 ஆம் ஆண்டில் 402 கொட்டகைகளும், 1979—80-ல் 285 கொட்டகைகளும் கட்டப்பட்டன. இவ்வாண்டில் 1981 சனவரியிலிருந்து 278 கொட்டகைகளும் கட்டப்பட்டுள்ளன. இன்னும் பல கட்டப்பட்டு வருகின்றன. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் கொடைக்கானலிலும், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டிச்சேரியிலும் புதிய பேருந்து நிலையங்களைக்கட்டி வருகின்றன.

4. 2. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கும், சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கும் விடப்பட்டிருக்கின்ற குளுமை இனிமைப் பேருந்துகளில் தொலைக் காட்சிப் பெட்டியும், சிறிய திரைப்படங் காட்டும் கருவியும் (A.C. Bus with Video Tape Television) உள்ளன. இவை தவிர, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் 70 மிக விரைவு-சொகுசுப் பேருந்துகளையும் குளுமை வசதி செய்யப்படாதவை) இயக்கிவருகிறது.

5. சமூக நலப் பணிகள் :

5.1. அரசுப் பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகள் மருத்துவ சிகிச்சை பெறுவதற்காகப் பயணம் செய்யும்போது கட்டணச் சலுகை அனுமதிக்கப் பட்டிருக்கிறது. சென்னை நகரில் பார்வை இழந்தோர் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது; மற்ற நகரப் புறங்களிலும் அவர்கள் மருத்துவமனை, தொழிற்சாலை மற்றும் பள்ளிக்கூடங்கள் ஆகிய வற்றிற்குக் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை நகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள், குறிப்பிட்ட ஓரிடத்திலிருந்து பிறிதொரு இடம் வரை அதாவது வசிக்குமிடத்திலிருந்து பள்ளிகள் மருத்துவமனைகளுக்கு—சென்று திரும்பும் வகையில் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்யும்பொருட்டு அவர்களுக்கு இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. பேருந்துப் போக்குவரத்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளபோதும், மாணவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகைப் பயணக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட வில்லை. சென்னை மாநகரில் மாணவர் ஒருவர் 15 ரூபாய் மட்டுமே கட்டணம் செலுத்தி ஒருமுனையிலிருந்து பிறிதொரு முனைக்குச் செல்லும் பயணச் சீட்டைப் பெற்று தங்கள்

1981 ஏப்ரல் 27]

ஒன்றுக்கு 120 முறை பயணம் செய்யலாம். கிராமப் பகுதியிலுள்ள பள்ளிகல்லூரி மாணவர்களுக்கும் 33½ சதவீதம் பயணக் கட்டண சலுகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு செலவாகும் தொகையால் ஒரு பகுதியை “சமுதாயத் திற்காகும் செலவாகக்” கருத இவ்வாறு தீர்மானித்துள்ளது. நெரிசல் நேரங்களில், பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணக்குச் செலவும் மக்கள் ஆகியோரின் தேவைக்காக, அவர்கள் பயணம் செய்யும் வகையில் கணிசமான அளவில் அவர்களுக்கென்று தனியாக “மகளிர், சிறுவர் மட்டும்” பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இவ்வாறு விடப்படும் “மகளிர், சிறுவர் மட்டும், பேருந்துகளை நடத்திச் செல்ல, பெண் நடத்துநர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். நெரிசல் நேரங்களில் கால தாமதத்தைத் தவிர்ப்பதற்குப் பெருந் தேருத் தெடுக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் செல்லும் பேருந்துகளில், சோதனை நடவடிக்கையாக இரு நடத்துநர்கள் பணி புரிகின்றனர். பத்திரிகையாளர்கள் போக்குவரத்துப் கழகப் பேருந்துகளில் கட்டணமின்றி பயணம் செய்ய அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளனர். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு மட்டுமே கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய இதுவரை சலுகை அளிக்கப்பட்டு வந்தது. இச்சலுகை, தற்போது உறுப்பினரின் கணவர்/மனைவி உடன் பயணம் செய்யும் பொழுது அவருக்கும் அளிக்கப்படும் வகையில், நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில், மாநிலத்திற்குள்ளும், மாநிலத்திற்கு வெளியேயும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும், எங்கு வேண்டுமானாலும் அவர்கள் பயணம் செய்யலாம்.

6. பொதுமக்களுக்குத் தனிச் சேவைகள் :

6.1: தமிழ்நாட்டில் தடைபெறும் பல்வேறு பொருட்காட்சிகள் திருவிழாக்களையொட்டி மாநிலப் போக்கு வரத்துக் கழகங்களில் தனி ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு பொதிய அளவில் கூடுதல் தனிப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. போக்கு வரத்து ஒழுங்காகவும் சீராகவும் நடைபெற ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக தேவைப்படும் இடங்களிலெல்லாம் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர் வசதிகளும், கழிப்பிட வசதிகளும் செய்து தரப்படுகின்றன. மதுரையில் நடைபெற்ற ‘வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க’ ஐந்தாம் உலகத் தமிழ் மாநாட்டில் பங்கேற்றவர்கள்; பார்வையாளர்கள், திரளாக வந்த பொதுமக்கள் எனப் பலவகையிலும் சூழமிய மக்கள் கூட்டத்தால் போக்குவரத்து நெரிசலும் தடையும் ஏற்படாத வகையில் அவர்களை விரைந்து ஏற்றிச் செல்ல எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்றுபட்டு சிறப்பாக பணி புரிந்தன. இம்மாநாட்டையொட்டி, ஊர்வலத்தில் விடப்பட்ட

[1981 ஏப்ரல் 27]

அலங்காரா ஊர்திகள், அசையா நிலைக் காட்சி விளக்க மெப்பாடு (Float labours) போன்றவற்றிற்குத் தேவையான அளவில் பேருந்து அடிச்சட்டங்கள், மேடைகளுடன் கூடிய பேருந்துகளை இக்கழகங்கள் வழங்கின. கர்நாடக மாநிலத்தில் சிராவணபெல்கோலாவில் அருள்மிகு கோமதஸ்வரர் ஆலயம் ஆயரமாவது ஆண்டு வாழாவுறகு வந்து செல்லும் பக்தர்களின் செளகரியத்தை முன்னிட்டு தமிழ் நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒன்று சேர்ந்து சுமார் 150 பேருந்துகளை இயக்கின. பொது மக்கட்கு இன்னலும் துன்பமும் ஏற்பட்ட தருணங்களிலும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிலைமைக்கேற்பத் துயர் தணிப்பு அளிக்கும் வகையில் எழுச்சி கொண்டு பணியாற்றியுள்ளன. அண்மையில் வாணியம்பாடியில் நிகழ்ந்த மிகக் கொடிய இரயில் விபத்தின்போது வாணியம்பாடிப் பகுதிக்கு அருகில் அமைந்த போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் தம்மிடம் அப்போதுிருந்த பேருந்துகள் அனைத்தையும் உடனடியாக விபத்து நடந்த இடத்திற்கு விரைந்து அனுப்பி வைத்தன. அங்கு அல்லலுற்ற அவல நிலையிலிருந்த இரயில் பயணிகளையும் விபத்தில் காயமடைந்திருந்த பயணிகளையும் அவர்கள் சேர வேண்டிய இடங்களுக்கும் மருத்துவ மனைகளுக்கும் கொண்டு சேர்க்கும் பணியில் ஈடுபட்டன. இவ்வாறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆற்றிய பணி அனைவரின் போற்றுகலையும் பெற்றது.

6. 2. பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் வசதிக்காக 10 நாட்களுக்கு முன்னதாகவே இட ஒதுக்கீட்டுக்காகப் பதிவு செய்து கொண்டு பயணம் செய்ய திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் எல்லாப் பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும், பேருந்துப் போக்கு வரத்துப் பயண முனைகளிலும் வகை செய்துள்ளது. இத்துடன் முக்கிய வழித் தடங்களில் இடைப்பட்ட இடங்களில் ஒதுக்கீட்டு முறையை அடிப்படையாகக் கொண்டு இட ஒதுக்கீடுகள் செய்யப்படுகின்றன.

6. 3. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பெரிய பேருந்து நிலையங்களில் பயணிகள் காத்திருக்கும் இடங்களைப் (கழிப்பிட வசதிகளுடன் கூடியவை) பராமரித்து வருகின்றது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பேருந்து நிலையங்களில் சிற்றுண்டி நிலைய வசதிகளும் உள்ளன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் பயணிகளுக்குக் கொண்டு வரவறை மற்றும் பயணப் பொருட்களின் காப்பறை ஆகிய வசதிகளும் உள்ளன. சென்னைக்குப் பயணிகள் குழுவாக

1981 ஏப்ரல் 27]

வரும்போது அவர்களுக்கு பயன்படக்கூடிய வகையில் துயிலிட வசதிகளும் உள்ளன.

6.4. மாநிலத்திலுள்ள எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், தங்க களிடம் தேவைக்கு அதிகமாக உள்ள தொகையைச் சுற்றுலா வளர்ச்சிப் பணிக்காக செலவிடும் பொருட்டு, அனைத்து மாவட்டங்களிலும் மாவட்ட மகிழ்வுலா நிலையங்களைத் தோற்றுவித்து அங்கு வண்டிகள் நிறுத்திவைக்கும் இடங்கள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வெடுக்குமிடங்கள், போன்ற வசதிகள் செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

6.5. விபத்துக்களின் போதும், வண்டிகள் பழுதடைந்துவிடும் போதும் விரைந்து சென்று உதவியளிக்க வகை செய்யும் பொருட்டு, வான்வழிச் செய்தித் தொடர்பு மூலம் செய்திகளை உடனுக்குடன் தெரிவிக்கும் வகையில் எல்லா விரைவுப் பேருந்துகளிலும் வான்வழிச் செய்தி தொடர்பு கருவிகள் இணைக்கப்பட்டு வருகின்றன.

6.6. பழனி ஆலயத்திற்கு வழிபட வரும் பயணிகளுக்காக சேன் போக்குவரத்துக் கழகம், இரண்டு இழுவை இரயில் வண்டிகளை அன்பளிப்பாக வழங்கியுள்ளது.

6.7. அந்தமான் தீவில் பேருந்துப் போக்குவரத்தை சீரமைத்து அபிவிருத்தி செய்வதற்கு மத்திய அரசு, சேன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆலோசகர்களாக தேர்ந்து எடுத்திருக்கின்றது. இதன் அடிப்படையில் அந்தமான், நீக்கோபார் மத்திய அரசு நிறுவனம் இக்கழகத்திற்கு பேருந்து கட்டுகள் கட்டுதல், அந்தமான் தீவில் பேருந்து பணிமனைகள், நிலையங்கள் கட்டுதல், அங்கு வேலை பார்க்கும் போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கு பயிற்சி அளித்தல் முதலிய வேலைகளை ஒப்படைத்திருக்கிறது.

7. சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல் :

7.1. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும், தக்க பாதுகாப்புடன் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கும், மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பெருமளவில் நடவடிக்கைகள் மேற்கொண்டதன் விளைவாக, கடந்த ஆண்டில் நடைபெற்ற விபத்து வீதத்தைக் காட்டிலும், இந்த ஆண்டில் நடந்துள்ள விபத்துகளின் வீதம் பெருமளவில் குறைந்துள்ளது. கடந்த ஆண்டில் 1 இலட்சம் இலோ மீட்டர் தூரத்தில் 18 ஆக இருந்த விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை இந்த ஆண்டில் 0.82 ஆகக் குறைந்துள்ளது.

[1981 ஏப்ரல் 27]

7.2. விபத்து இல்லாமல் பேருந்தை நல்ல முறையில் ஓட்ட வேண்டும் என்ற உணர்வை ஓட்டநாட்களின் மனதில் தோற்றுவிக்கும் பொருட்டி, விபத்தின்றி ஓட்டமவனற ஓட்டநாட்களுக்குப் பரிசளக்கும் திட்டம் போக்குவரத்துக் கழகக் கவால் நடைமுறையில் உள்ளது. இத்திட்டம் தற்போது பரிசுகள் அளிக்கப் படும் வகையில் திருத்தி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. திருத்தியமைக்கப்பட்ட திட்டத்தின்படி, விபத்து இல்லாமல் ஓராண்டு காலத்திற்குப் பேருந்து ஓட்டுபவருக்கு ரூ. 100 பரிசாக அளிக்கப்படுகிறது. அடுத்த ஒவ்வொரு விபத்தில்லா ஆண்டிற்கும் ரூ. 25 அதிகப்படியாக வழங்கப்படுகின்றது. இதன் மூலம் ஓட்டுநார்கள் பேருந்துகளை விபத்தின்றி ஓட்டும் காலமும் அதிகரிக்கின்ற அளவிற்கு பரிசுத் தொகையும் கூடுதலாகக் கிடைக்கின்றது.

பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஆண்டுகளின் எண்ணிக்கை.

பரிசுத் தொகை (ரூபாயில்)

(1)	(2)
1 ஆண்டு	100
2 ஆண்டுகள்	125
3 ஆண்டுகள்	150
4 ஆண்டுகள்	175
5 ஆண்டுகள்	3,000

7.3. லேசு ரக வண்டிகள், லாரிகள் போன்ற வசூலாய் ஈட்டித் தராத வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களுக்கும் மேற்சொன்ன பரிசுத் தொகை சற்று குறைந்த அளவில் வழங்கப்படுகிறது.

7.4. பெரும்பாலான விபத்துக்கள் வாகனங்களை தவறான முறையில் ஓட்டுவதால் ஏற்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்க முறையான பள்ளி ஏதும் இல்லாததால் லாரிகளை ஓட்டக் கற்றுக் கொண்டவர்களை அந்த மாதிரி களாக வாகனங்களை ஓட்டுவதில் அவர்களுக்குள்ள அனுபவத்தை வைத்துப் பேருந்துகளில் ஓட்டுநர்களாக நியமிக்கப்பட்டு வந்தனர். இந்த ஓட்டுநர்கள் அவர்கள் முன்பு "டிாக்" ஓட்டியபோது உண்டான பழக்கங் களுடன் பேருந்தை ஓட்டுகின்றனர். சிறந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் எண்ணத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் ஆதரவின்மீது ஓட்டுநர்

1981 ஏப்ரல் 27]

திட்டத்தின்படி தேவையான உடற்கட்டும் பள்ளியிறுதித் தேர்வுக் கல்வியைத் தகுதியும் பெற்றுள்ளவர்களும் வாகனங்களை ஓட்டத் தெரியாதவர்களுமான இளைஞர்கள் பதார்த்தமுகப்படுத்தும் வாகனங்களுக்கு சாதாரண கனரக வாகனங்களை ஓட்டுதல், மோட்டார் இயந்திரவியல், பொதுமக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி ஆகியவற்றில் அவர்களுக்கு நன்கு பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. இந்தப் பயிற்சிக்குப் பிறகு, இவர்களை மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் வேலையில் சேர்த்துக் கொள்கிறது பற்றி பரிசீலிக்கப்படும். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை வழங்கும் பொருட்டு தாயகம் திரும்பியவர்க்கும், உள்ளூர் மக்களுக்கும் பயிற்சி அளிப்பதற்காக கும்மிடிபூண்டியில் உள்ள கனரக வாகன இயந்திரக் கம்பியர்-ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையத்தைச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் எடுத்துக்கொண்டுள்ளது. நிருவ்னருவர் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றைத் தொடங்கியுள்ளது. விபத்துக்களுக்கான காரணங்கள், அவற்றைத் தடுக்கும் முறைகள் குறித்து ஓட்டுநர்களுக்கு அறிவுத்தும் பொருட்டு, பல கழகங்களில் வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

7.5. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் நீ விபத்துக் களினால் ஏற்படும் சேதத்தைக் குறைப்பதற்காக நீ அணைப்புச் சாதனங்களுக்கும் வகை செய்யுமாறு கட்டளைபிடிப்பட்டுள்ளது.

7.6. பொது, தனியார் கனரக வண்டிகளுக்கு ஓட்டுநர்களைப் பயிற்சியளிப்பதற்காக, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்களின் நிர்வாகத்தின்கீழ் மாடாட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்திலும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை அமைப்பது குறித்த புதிய திட்டம் பரிசீலனையில் உள்ளது.

7.7. பேருந்துகளில், பயண வேகம், காலம் தொலைவு நிறுத்தங்களை வரைந்து காட்டும் கருவி பொருத்தப்படுவதால், அதிகாரிகள், ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை அதிகவேகத்துடன் இயக்குவதையும் அனுமதியின்றி பேருந்துகளை நிறுத்துவதையும் கண்டறிய முடிந்தது. ஆனால், இது சரியான நடவடிக்கையாக மட்டுமே இருந்ததேயொழிய தடுப்பு நடவடிக்கையாக இல்லை. வரையறுக்கப்பட்ட வேகத்திற்கு மேல் எஞ்சினை இயக்கும்போது எரிபொருள் செல்வதைத் தாமதவே நிறுத்திவிடும் மின்னசை வேக கட்டுப்பாட்டுக் கருவியை அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் பொருத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. தேவைப்படும் அளவுக்கு அந்த இயந்திரங்களுக்குத் தேவைக் குறிப்பு ஆணைகள் அனுப்பப்பட்டுள்ளன. அவை வழங்கப்பட எல்லாப் பேருந்துகளிலும் அந்த இயந்திரங்கள் பொருத்தப்பட்டு வருகின்றன.

[1981 ஏப்ரல் 27]

7.8. விபத்துக்குள்ளாவனவர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்கும் வகையில் இறந்தவர்களுக்கு ரூபாய் ஆயிரமும் காயம் அடைந்தவர்களுக்கு எந்த அளவுக்குக் காயம் அடைந்துள்ளனா என்பதை வைத்தும் தொகையளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து நிதி உதவி அளிக்கப்படுகிறது. இத் திட்டம், போக்குவரத்து ஆணையாளரால் மாவட்டம் ஆட்சித் தலைவர்கள் மூலமாக நிர்வகிக்கப்படுகிறது.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கை :

8.1. தங்களை வாடிக்கையாளர்களுக்குப் பணி செய்வதுடன், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொழிலாளர் நலனிலும் அதிக அக்கறை காட்டுகின்றன.

8.2. எல்லாக் கழகங்களிலும் செயல்படுள்ள “நீண்ட கால சம்பளத் திட்டம்”, பல்வேறு கழகங்களுக்கு இடையே ஒரே மாதிரியான சம்பள அமைப்பு, அகவிலைப் படி, விடுப்பு விதிகள், மருத்துவ வசதிகள் முதலியன இருப்பதற்கு ஏகை செய்கின்றது. இத்திட்டம் மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இதற்கு முன்னிருந்த பல்வேறு சம்பள நிலைகளைச் சீரமைத்துள்ளது. தொழிலாளர்களின் தகுதி, அனுபவம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் பல்வேறு நிலைகளில் தற்போதுள்ள சம்பள வீதங்களுக்குப் பொருந்துமாறு வகை செய்கிறது.

8.3. இத்திட்டம் பணி உயர்வுக்குப் போதிய வாய்ப்பு இன்றி தொழிலாளர்கள் மனச்சோர்வு அடையாமல் இருக்க வகை செய்கிறது. இத் திட்டத்தின் கீழ் 30 ஆண்டுகள் பணி செய்த தொழிலாளி தன்னுடைய பணியைத் திறமையாகவும், நிறைவுள்ள முறையிலும் செய்திருந்தால், பணிக்காலம் முழுவதும் படிப்படியாக உயர்வு பெற்று குறிப்பிட்ட பதவிக்கு உயர் வாய்ப்பு உள்ளது.

8.4. பணி நிலைமைகள், அதாவது அகவிலைப் படி, வீட்டு வாடகைப் படி, நகர் கட்டுப்படி, கிராமப்புறப்படி, சுகாதாரப்படி, விடுப்பு, மருத்துவ வசதிகள் போன்றவையெல்லாம் அனைத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இருக்குமாறு செய்யப்பட்டுள்ளது.

8.5. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர் அனைவரும் பயன் பெறத்தக்க வகையில் தகுந்த ஊக்கத் திட்டங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. இவை கீழ்க்கண்ட நோக்கங்களை அடைவதற்காக உள்ளன :—

(அ) பணியாளர் அதிக சம்பளம் கட்டுவதற்கு வாய்ப்பளித்தல் :

1981 ஏப்ரல் 27]

(ஆ) அரசுப் போக்குவரத்துப் பணியாளர்கள் தங்களின் நன்னடத்தைச் சார்ந்த சிறந்த பணியின் மூலம் பொது மக்களுக்கு நன்மை செய்தல்;

(இ) தொழிலாளர்களின் வேலை திறத்தை உயர்த்தி அதிக ஆதாயம், குறைந்த செலவு ஆகியவற்றின் மூலம் கழகங்கள் பயன்பெறுதல்.

8.6. பயணக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்ட போதிலும், வசூல் படியின் சதவீதம் அதற்கேற்றாற்போல் குறைக்கப்படவில்லை; ஆனால், அதிகப்படியான வருவாயில் தொழிலாளர்களுக்கும் பங்கு கிடைக்கும் வகையில் அந் தீர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

8.7. ஊதிய ஒப்பந்தம் :

8.7.1. ஊதியம் குறித்து புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழிலாளர்களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இது, 1980 செப்டம்பர் 1 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்துள்ளது. முந்தைய சம்பள விதங்கள் இந்த ஒப்பந்தத்திற்குப் பின்னர் உள்ள தற்போதைய சம்பள விதங்கள் ஆகியவற்றில் சில கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

பதவித் தரம்.	1-9-1980-க்கு முன்னர் இருந்த சம்பள விதம்.	1-9-1980-க்குப் பின்னர் உள்ள சம்பள விதம்
(1)	(2)	(3)
காவலாளர்	140-3-170-4-190-5-205	300-5-375
நடத்துனர் / ஒட்டுநர்.	175-5-240	330-5-380-10-430
இளநிலை உதவி யாளர்.	220-5-260-10-360	380-10-530
உதவியாளர்	285-10-385-15 460. 360-15-510	450-10-550-15 625. 550-20-650-25-775-30-925.
கண்காணிப்பாளர்.	410-15-485-25 685.	590-15-675-25 915.
பிரிவு அலுவலர்	560-26-760	740-30-890-40 1,250

[1981 ஏப்ரல் 27]

ஊதியத்தில் குறைந்த அளவு உயர்வு ரூ. 65 ஆகும். உயர்ளவு ரூ. 130 ஆகும். இதுவரையில் வழங்கப்பட்ட வரையறுக்கப்பட்ட, மாறுபடும் அகவிலைப் படிக்குப் பதிலாக அகவிலைப் படி, காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் சராசரி விலைக் குறியீட்டெண் 360 புள்ளிகளுக்கு மேற்படும் ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் ரூ. 1,30 என்ற வீதத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு அனைத்திந்திய நுகர்வோர் விலைக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் வழங்கப்படுகிறது. வீட்டு வாடகைப் படி, சென்னை ஏனைய மாவட்டத் தலைமையிடங்கள், மாநகராட்சித் தலைமையிடங்கள் ஆகிய இடங்களிலும் வசிப்பவர்களுக்கு 15 சதவீதத்திலும், ஏனைய இடங்களில் வசிப்போர்க்கு 12 சதவீதத்திலும் அளிக்கப்படுகிறது. நகர ஈட்டுப் படி, சென்னை மாநகரில் உள்ளோர்க்கு 8 சதவீதத்திலும், மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய இடங்களில் உள்ளோர்க்கு 5 சதவீதத்திலும் அளிக்கப்படுகிறது. ஏனையோருக்கு 5 சதவீத “கிராமப் புறப் படி” அளிக்கப்படுகிறது. சுகாதாரப் படி, சம்பளம், மற்றும் அகவிலைப் படியில் 4 சதவீதம் அளிக்கப்படுகிறது. ஆனால், உயர்ளவு ரூ. 40-க்கு உட்பட்டதாகும். சலவைப் படி திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 6 விருந்து ரூ. 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. மலைவாழ்வுப் படி அடிப்படை சம்பளத்தில் 5 சதவீதத்துக்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆனால், இப்படி திங்கள் ஒன்றுக்கு குறைந்த அளவு ரூ. 25 என்பதற்கும், உயர்ளவு ரூ. 50 என்பதற்கும் உட்பட்டதாகும்.

8.7.2. நீண்ட கால சம்பளத் திட்டத்தின்கீழ் ப்தனி உயர்வுக்கான ஆய்வு ஆண்டு அடிப்படையில் இருந்ததற்குப் பதிலாக காலாண்டிற்குப் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

8.7.3. சம்பளம், அகவிலைப் படி ஆகியவை திருத்தியமைக்கப்பட்டதனால், தொழிலாளர்கள் உயர்ளவு ஊதியக் கொடை, பணிக்கொடை, வருங்கால வைப்பு நிதி முதலியவற்றைப் பெற முடிந்தது.

8.7.4. மேற்சொன்ன தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகளுக்காக, ஓராண்டில் ஆகும் செலவு ரூ. 7 கோடி ஆகும்.

8.8. தொழிலாளர் அனைவருக்கும் 1-1-1980 முதல் ஆண்டொன்றுக்கு ஊதியத்துடன் 10 நாட்கள் தற்செயல் விடுப்பு வழங்கப்பட்டு வருகிறது. மகனிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு (Sick Leave) 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்

[1981 ஏப்ரல் 27]

8.9. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 51 இடங்களில் சிறுண்டிச் சாலையும் பொழுதுபோக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வு அறைகளையும் அமைத்துள்ளன. சிறுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிறுண்டியும் தேனிரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும் விடுப்புகள் விடுமுறைகளின்போது தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காகத் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக்கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்ட கருதப்பட்டுள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள—ஐந்து உறுப்பினர்களுக்கு மேற்படாத குடும்பமுள்ள—தொழிலாளர்கள் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை கழகப் பேருந்துகளில் மாநிலம் முழுவதும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிர்வாகங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகள், பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன.

8.10. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்துவிட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு நிவாரணம் அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்த வேலைவாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

8.11. அரசு மருத்துவமனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப் படுவது போன்ற இலவச அகநோயாளி மருத்துவ வசதி போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணைகள் பிறப்பித்துள்ளது. இத்திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

8.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம் செயலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்த ஒரு வாரத்திற்குள் இழப்பீட்டுத் தொகையையும், பணிக்காலப் பயன்களையும் வழங்கும்படிக் கழகங்களுக்குக் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதே போன்று பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறுபவருக்கு வருங்கால வைப்பு நிதியில் அவருக்குள்ள தொகை, அவருக்குரிய பணிக்கொடை முதலியவை அவர் ஓய்வு பெற்ற நாளிலேயே வழங்கப்பட வேண்டுமென்று உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

8.13. கழகங்கள் “தொழிலாளர் நல அறக்கட்டளைகளை” ஏற்படுத்தி தங்களுடைய அதிகப்படியான வருவாயிலிருந்து கணிசமான பகுதியை அதற்கு ஒதுக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. இந்நிதி, தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள்,

[1981 ஏப்ரல் 2]

எழுது பலகைகள், படிப்புதலித் தொகை முதலியன வழங்கப் பயன்படுத்தப் படுகிறது. தொழிலாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தீர்வில் மாவட்டத்தில் முதலாவதாகத் தேறியவர்களாயிருப்பின், அவர்களுடைய உயர் கல்விக்காகும் செலவை ஏறகவேண்டுமென்று அனைத்துக் கழகங்களுக்கும் கட்டளையிடப் பட்டுள்ளது.

8.14. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன்பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன்பணம் எளிய தவணைகளால் வசூலிக்கப்படத்தக்கதாகும். பெண தொழிலாளியின் திருமணத்திற்கு தொழிலாளர்களின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 1,000-லிருந்து ரூ. 1,500 ஆகவும், தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 1,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 300 லிருந்து ரூ. 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன்பணத்தை வசூலிப்பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.15. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை இன்றியமையாப் பண்டங்கள் தங்கள் பணியாளருக்கு கிடைக்கும் பொருட்டு பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகளுக்குக் குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. பல்வேறு கிளைகளில் பணிபுரியும் பணியாளருக்கு உணவு தானியங்கள் மற்றும் இன்றியமையா பொருட்களை கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள் மூலம் வழங்குவதற்காக, சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயல் ஊர்திகளுக்கு (Mobile Van) ஏற்பாடு செய்துள்ளன. பணியாளர்கள் நகர்ப்புற வீட்டு வசதி வளர்க்கிக் கழகத்திடமிருந்து கடனுதவி பெற்று “சொந்த வீடு கட்டும்” திட்டத்தின்கீழ், வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்வதற்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் உதவியுள்ளது. இக்கழகம் தம் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக வட்டிக்கு உத்தரவாதம் அளித்து அல்லது நிலங்களை மேம்பாடு செய்து கொடுத்து கணிசமான அளவிற்கு நிதியுதவி வழங்கியுள்ளது. ஏனைய கழகங்களும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன.

8.16. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும், ஓட்டுநர்களுக்குக் குளுமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகளை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க சீருடை செட் ஒன்றுக்கு

1981 ஏப்ரல் 27]

ரூ. 9 என்ற வீதத்தில் தையிற் கூலியுடன் துணிகளை இக்கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஐந்து ஆண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக் கண்ணாடி தேவைப்படின, அவற்றை இலவசமாகப் பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களின் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக்கழகம் அவர்களுக்கு கைக்கடி காரங்களை பரிசளிக்கிறது. தங்களது தொழிலாளருக்கு குடியிருப்பு வசதி செய்து கொடுப்பதற்காக வீட்டு வசதிக் கூட்டுறவுச் சங்கம் ஒன்றையும் இப்போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்திருக்கிறது.

ஊதியக் கொடை :

8.17. பணியாளர்களின் நலனுக்காக அவசர மருத்துவ ஊர்திகளை (Ambulance Van) கழகங்கள் பயனில் வைத்துள்ளன.

8.18. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவை தொடர்புடைய பொறியியற் கழகங்கள் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு 1979-80 ஆம் ஆண்டில் ஊதியக் கொடை-கருணை மானியம் அதிக அளவு 20 சதவீதம் கொடுக்கப் பட்டது. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகமும், சோழன் பொறியியற் கழகமும் 17 சதவீதம் ஊதியக் கொடை கருணை மானியம் வழங்கியது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்தளவு 8.33 சதவீதம் ஊதியக் கொடையும், ஒவ்வொருவருக்கு ரூ. 100 கருணை மானியமும் வழங்கப்பட்டது. தவிர பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், அவற்றைச் சேர்ந்த பொறியியற் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் “ஊக்க ஊதியமாக” ரூ. 250-ம், அண்ணா போக்கு வரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் அவற்றைச் சேர்ந்த பொறியியற் கழகங் களிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்க ஊதியமாக 1979-80 நிதியாண்டிற்கு ரூ. 200-ம் 1980 ஆம் காலண்டர் ஆண்டிற்கு விதிதாச்சாரத் தொகையும் வழங்கப்பட்டன.

1981 ஏப்ரல் 27]

9. பொது :

9.1. ஆதாயம் தரத்தக்க புதிய வழித் தடங்களை அமைக்கும் நோக்குடன், ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், கீழே குறிப்பிட்டுள்ள அதிகாரிகளைக் கொண்ட குழு ஒன்றை அமைக்கக் கருதப்பட்டு உள்ளது :

(1) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு துணை ஆணையாளர் (அமைப்பாளர்).

(2) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.

(3) நிர்வாக இயக்குநர்/பொது மேலாளர்/கோட்ட மேலாளர்.

(4) கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலைகள்-கிராமப் பணிகள்).

(5) மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊராட்சி வளர்ச்சி).

9.2. போக்குவரத்துப் பணி இயக்கம் குறித்தும் கீரமைப்பு குறித்தும் ஏனைய நாடுகளுக்கும், மாநிலங்களுக்கும் ஆலோசனை கூறுவதற்காக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் (பெருநகர்) அயல்நாட்டு ஆலோசனைப் பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

9.3. போக்குவரத்து நிர்வாகத்தை மேம்படுத்துவதற்காக காரைக்குடி, பொள்ளாச்சி ஆகிய இடங்களில் ஆராய்ச்சி-வளர்ச்சி நிலையங்கள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன.

10. மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனம் :

10.1. தமிழக அரசின் சுமார் 6,000 மோட்டார் வண்டிகளைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பு மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனத்தினுடையதாகும். முழு வளர்ச்சியுற்ற பட்டறைகள் ஒன்பது, பராமரிப்பு நிலையங்கள் இரண்டு, மைய கொள்முதல் சேமிப்புப் பிரிவு ஒன்று ஆகியவை இந்த நிறுவனத்தின் பிரிவுகளாகச் செயல்படுகின்றன. தருமபுரியில் கட்டப்பட்ட பட்டறை விரைவில் செயல்படத் தொடங்கும்.

10.2. தற்போதிருக்கும் அரசுப் பட்டறைகள் போதுமானவையாக இல்லாததால் 1980-81 ஆம் ஆண்டில் 60 தனியார் பட்டறைகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட வழிமுறைகளின்படி ஏற்பு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

10.3. தனியார் பட்டறைகளையே முற்றிலும் சார்ந்திருப்பதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு பட்டறை அல்லது பராமரிப்பு நிலையம் அமைப்பதே அரசின் கொள்கையாகும். ரூ. 31.31 இலட்சம் செலவில் வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வேலூரில் ஒரு பட்டறையும், புதுக்கோட்டை,

1981 ஏப்ரல் 27]

உதகமண்டலம் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொரு பராமரிப்பு நிலையமும் அமைக்கவும் அரசு அண்மையில் அனுமதி வழங்கியுள்ளது. பணிகள் நடைமுறையில் உள்ளன. தலைமைச் செயலகத்தில் உள்ள பராமரிப்பு நிலையம் மாற்றப்பட்டு சென்னையில் பட்டினப்பாக்கம் அருகில் ரூ. 4.75 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படும். 1981-82 ஆம் ஆண்டில் இராமநாதபுரம், ஈரோடு ஆகிய இடங்களில் ரூ. 11.29 இலட்சம் செலவில் பராமரிப்பு நிலையம் ஒன்றை அமைக்கும் புதுத் திட்டம் செயல்படுத்தப்படும். மேற்குறிப்பிட்ட திட்டங்கள் சுமார் 250 பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு வழங்கும்.

10.4. மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனத்தின் இயக்குநருக்கு, மின் கலங்கள் வாங்கவும், அவற்றை மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து அரசுத் துறைகளுக்கும் வழங்கவும் அரசு அண்மையில் அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. மாநிலம் முழுவதிலும் பயனற்றவையென அனுகூலப்பட்ட ஊர்திகளையும், தண்டு மின் கலங்களையும் பொது ஏலத்தில் விடவும் அவருக்கும் அதிகாரம் வழங்கப்பட்டு உள்ளது.

11.1. இப்படியாக இதன் மூலம் நாம் அறிந்துகொள்வது யாதெனில் பிரயாணம் செய்யும் பொது மக்களுக்கு திறமையான, சிக்கலாக, விபத்து இல்லாமல், ஐந்து நிமிஷம் போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துக்கொடுக்க வேண்டும் என்ற குறிக்கோளுடன் செயல்படுவதற்கு வேண்டிய எல்லாத் துறைகளிலும் சவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மக்களுக்கு எட்டி நிற்கும் அளவு குறைந்த கட்டணச் செலவில் வசதிகளை அளிப்பதோடு விரைப்பாற்றியில் தனித்தனியாகக் கூடிய நிறுவனங்களாக இருக்கவேண்டிய ஒரு நோக்கங்களையும் திறைவேற்ற வேண்டியுள்ளது.

11.2. சென்ற ஆண்டில் மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனம் உட்பட எல்லா அரசு நிறுவனங்களிலும் மொத்தத்தில் தொழில் அமைதி ஏற்பட்டுள்ளது என்பது தெளிவாகிறது. பணியாளர்களின் உண்மையான குறைகளைக் கேட்டு, அரசு நிறுவனங்களும், அரசும் தக்க நடவடிக்கைகளை எடுத்தன.

